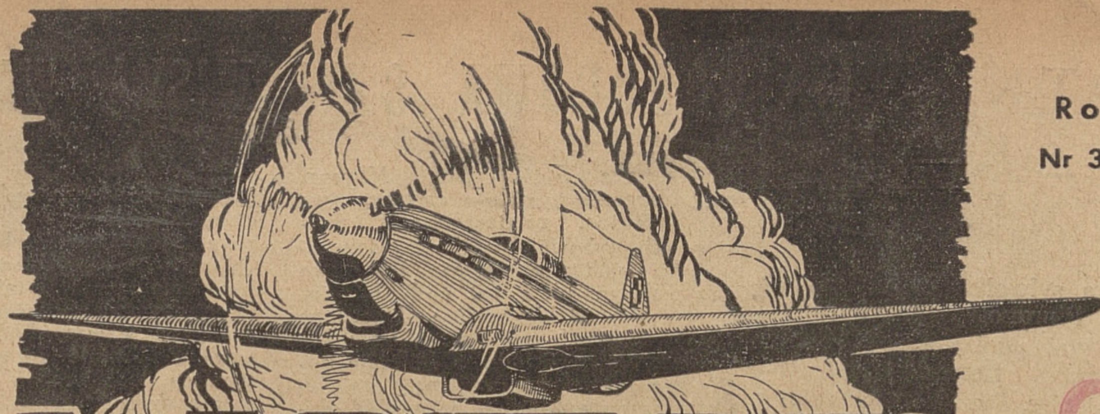
Cena 10 zł

27 wrzesień — 4 październik 1947

Rok II
Nr 39 (67)



# SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK MŁODZIEŻY LOTNICZEJ

## „MIŚ" NAJNOWSZY SAMOLOT KOMUNIKACYJNY L.W.D.

Na zdjęciu: Model tunelowy „Misia", którego dmuchania w tunelu aerodynamicznym L.W.D. wykazały zgodność z założeniami obliczeniowymi.

# SPOTKANIA W SZKOLE LOTNICZEJ

Sprężysta sylwetka w lotniczym mundurze. Plutonowy podchorąży Szoliński Marian uczy się w Technicznej Szkole Lotniczej od 12 września 1945 r. Przed wojną mieszkał w Czerwonogrodzie, przy ojcu rolniku. W szkole czuje się świetnie.

Rodzice mieszkają obecnie w Smiechowicach, pow. Brzeg, woj. wrocławskie. Dzięki Reformie Rolnej mają tam pięknie utrzymane 15-morgowe gospodarstwo. Biedy już nie ma. Dzięki temu Marian mógł wyjechać do szkoły. Będzie z niego dzielny oficer.

* * *

Rocznik 1918. Podchorąży plutonowy, Kowalewski Witold. Przed wojną mieszkał w Głębokim, woj. wileńskie. Podczas okupacji w partyzantce radzieckiej. Posiada szereg odznaczeń bojowych. Rodzice rolnicy, nie żyją.

Adres domowy? Proszę bardzo! Ziemie Odzyskane, dokładniej — Jelenia Góra. Dwie siostry Witolda mają tam gospodarstwo, które otrzymały od Rządu — „gdyby nie to, to nie wiem, co by się robiło" — mówi. O nauce mowy by być nie mogło!

* * *

Podchorąży, Skrzycki Czesław z tej samej szkoły. Jego losy są podobne do kolegów. Przed wojną zamieszkały w Nieświeżu. Ojciec rolnik — w domu bieda. Od 1943 do 1944 r. walczy w szeregach partyzantów radzieckich.

Obecnie rodzice mieszkają w Polsce — Police Średnie, pow. Koło — uprawiają 10-morgowe gospodarstwo. Mają się dobrze. Byt mają zapewniony. Syn może się spokojnie uczyć.

* * *

Takich jak ci można spotkać tysiące. Synowie biednych rolników przed wojną — kształcą się obecnie w szkołach wojskowych. Będą z nich dzielni obywatele i żołnierze.

A wszystko to dzięki wielkiemu wydarzeniu w naszym życiu państwowym — Reformie Rolnej.

# ODBUDOWA SZYBOWISKA WARSZAWY

Piaszczyste pagórki Starej Miłosny, już od zarania polskiego szybownictwa były obiektem zainteresowania warszawskich szybowników. Nic też dziwnego, że półtoramilionowa Warszawa przedwojenna miała tuż pod bokiem, bo niespełna 12 kilometrów od centrum miasta, doskonale rozwijającą się szkołę szybowcową. Szkoła w Miłośnie powstała z potrzeby wewnętrznej szybowników warszawskich, którym zbyt daleka była droga do Bezmiechowej czy Polichna, względnie Pińczowa. Liczne rzesze entuzjastów lotnictwa bezsilnikowego szukało ujścia dla zaspokojenia chęci „wyskoczenia" kilkunastosekundowym lotem w powietrze — codziennie — po godzinach lekcji w szkole, po skończonym urzędowaniu, po „fajerancie" w fabryce. Młodzież szybowcowa Warszawy dążyła do codziennego kontaktu z szybowcem.

Rozwiązanie tego problemu dawała Miłosna. Od pierwszej chwili Miłosna zdobyła sobie wielką popularność. Zanim stanęły zabudowania szkoły, zanim zbudowano hangar, szybowce znalazły schronienie w remizie strażackiej, a instruktorzy w wiejskich chatach. Wspaniałe warunki termiczne spowodowane kontrastem terenowym, gdzie obok łatwo nagrzewających się lotnych piasków, znajdują się podmokłe łączki, dawały możliwości wyczynów, które zapoczątkował ostatni przed wojną kierownik szkoły w Miłośnie — Tomankiewicz.

Wybuch wojny oraz walki o Warszawę — to pierwszy etap zniszczenia dziewięcioletniego dorobku tej szkoły. Reszty dokonały cofające się bandy hitlerowców przed zwycięską ofensywą Armii Czerwonej w 1944 r.

Powstająca z ruin i zgliszcz, oswobodzona Stolica, zatętniła na nowo bujnym, wartkim życiem. Starzy i młodzi szybownicy stanęli do Jej odbudowy na swoim odcinku. Obecnie Miłosna to organiczna część Warszawy. Po prostu trudno sobie wyobrazić Warszawę bez Miłosnej. Tysiączne rzesze warszawskiej młodzieży szybowcowej nie mogą być pozbawione szkoły szybowcowej, tak blisko położonej.

Opracowano plany, zmobilizowano fundusze i na dawnych fundamentach, których ogień nie mógł strawić odbudowuje się na nowo szkoła szybowcowa. Odbudowuje się planowo, choć w szybkim tempie — w lotniczym tempie. W przewidywaniu wzmożonych potrzeb szybowników warszawskich, szkoła szybowcowa w Miłośnie jest nie tylko odbudowywana, lecz wraz z odbudową postępuje rozbudowa.

Początki odbudowy Miłosnej przypominają dawne etapy tworzenia szkoły. Szybowce przebywają podobnie jak dawniej w remizie strażackiej. Choć ta remiza jest na wpół rozwalona, to jednak daje jakie takie schronienie szybowcom przed deszczem. Stoją już dwa baraki mieszkalne, garaż murowany. Wkrótce ukończone zostaną roboty przy budowie nowego hangaru. Zniwelowano niemal całkowicie teren przewidziany na lotnisko tak, że już obecnie mogą tam lądować samoloty sportowe.

Szybko postępujące prace przy odbudowie obiektów w niczym nie przeszkadzają w normalnym szkoleniu szybowcowym, które rozpoczęło się 15 czerwca br. Szybownicy, to taki rodzaj ludzi, którzy mogą nie spać, nie jeść, byleby tylko mogli latać. Latająca młodzież Warszawy w Miłośnie co prawda posila się i trochę śpi, ale lata wykorzystując wszelkie możliwe warunki, a gdy latania nie ma pracuje przy odbudowie Miłosnej.

Miłosna odbudowuje się i jednocześnie szkoli. Uczniowie — piloci w chwilach wolnych pomagają przy odbudowie, własnym wysiłkiem i pracą przyczyniają się do stworzenia dzieła, które w niedalekiej już przyszłości będzie służyło nowym pokoleniom polskich lotników.

Miłosna to cząstka Warszawy. Odbudowa Miłosnej jest równie ważna, jak odbudowa szeregu obiektów w centrum Stolicy. Jej warunki i możliwości predestynują ją na jedno z najwspanialszych szybowisk w Polsce, szczególnie biorąc pod uwagę ogromny rezerwuar młodzieży warszawskiej, której entuzjazm do latania można było obserwować na pokazach w czasie Święta Lotnictwa na lotnisku mokotowskim.

**A. M.**



# LOTNISKO

# GOCŁAW




Dla uprawiania sportu lotniczego potrzebne są oprócz napoleońskich trzech rzeczy (pieniędzy, pieniędzy i pieniędzy), sprzęt, na którym można by latać i jako tako urządzone własne lotnisko.

Aeroklub Warszawski restytuowany na jesieni w 1945 roku, rozpoczął latanie na cudzym lotnisku, na Mokotowie, czyniąc starania i zabiegi o zwrot lotniska na Bielanach, gdzie już przed 1939 rokiem stan robót był bardzo zaawansowany, a gdzie okupant pozostawił po sobie rozbity hangar i zaorany teren.

Po splantowaniu terenu i doprowadzeniu nawierzchni lotniska bielańskiego do porządku, zajęte ono zostało przez wojsko, po czym BOS oświadczył, że i wojsko nie będzie długo cieszyć się tym terenem, bowiem cały teren lotniska z przyległościami jest zaplanowany pod rozbudowę dzielnicy mieszkaniowej.

Tymczasem z lotniska mokotowskiego należało się usunąć. Pozostała jedyna możliwość — Gocławek — olbrzymia równina między Wisłą, Saską Kępą, Grochowem i Gocławkiem.

Już przed wojną Ministerstwo Komunikacji przystąpiło do robót ziemnych na tym terenie, planując budowę lotniska komunikacyjnego. Już przed wojną wykonano szereg robót ziemnych i niwelacyjnych.

Niemcy — mimo, że rozbudowali lotniska, przygotowany teren pod lotnisko na Gocławku zaorali, słusznie uznając teren za niezdatny. Teren lotniska gocławskiego znajduje się poniżej wysokiego stanu wody, w sąsiadującej z nim bezpośrednio Wiśle. Chroniony wałem i zabezpieczony śluzami przed zalewem wód wiślanych, zawsze znajduje się w zagrożeniu. Mimo tego, jako lotnisko sportowe może być wyzyskany, tym bardziej, że bliskie położenie od miasta i doskonała autostrada, biegnąca Wałem Miedzeszyńskim, zapewniają szybką i dobrą komunikację.

W końcu lipca 1946 roku na Gocławku, na skrawku pola o wymiarach 60 x 300, lądowały pierwsze cztery Po—2, jeszcze ze znakami wojskowymi, choć już zdemobilizowane i przydzielone Aeroklubowi Warszawskiemu. W tym czasie rozpoczęto roboty ziemne pod budowę pierwszego hangaru. Miał on stanąć do jesieni 1946 roku.

Piloci klubowi chwycili za łopaty i usunęli ponad 50 najniebezpieczniejszych lejów i dziur na lądowisku, czyniąc tym samym teren lotniska zdatnym do startu i lądowania. Niestety rozmiary tego terenu były niewielkie. Chcąc prowadzić normalny trening, należało czym prędzej splantować cały obszar, stojący do dyspozycji. Udało się to zrobić dzięki niespożytej energii ob. Powsińskiego, dawnego instruktora Aeroklubu Warszawskiego, wielkiego entuzjasty lotnictwa sportowego. Instr. Powsiński wrócił wówczas z Anglii i wprost „palił się" do roboty.

Po pokonaniu tysiąca przeszkód i biurokratycznych trudności, teren lotniska został zrównany. Nie było już groźby uszkodzenia samolotu przy starcie i lądowaniu i można było podjąć normalne latanie w Klubie.

Długo jeszcze stały samoloty pod gołym niebem. Długo „szef" Powsiński martwił się ciężką sytuacją sprzętu stojącego na słocie jesiennej i pod śniegiem ciężkiej zimy. Wreszcie zimą 1946 r., pokryty dach hangaru przyjął pod swe sklepienie sterane „Kukuźniaki" klubowe.

Jeszcze jeden ciężki moment przeżył instr. Powsiński. Oto z wiosną 1947 roku, kiedy cały sprzęt znalazł się już pod dachem, kiedy śnieżyce i zadymki przestały zasypywać poczciwe Po—2, ruszyła Wisła. Pamiętny okres powodzi 1947 roku. Samolotom w hangarze groziło zalanie. Mechanicy i piloci czekali sygnału, gotowi każdej chwili ewakuować maszyny z zagrożonego terenu.

Na szczęście wały wytrzymały napór wód. Po kilku dniach Wisła opadła, a przygrzewające słońce kwietniowe szybko osuszyło rozmiękły grunt lotniska gocławskiego, umożliwiając rozpoczęcie latania.

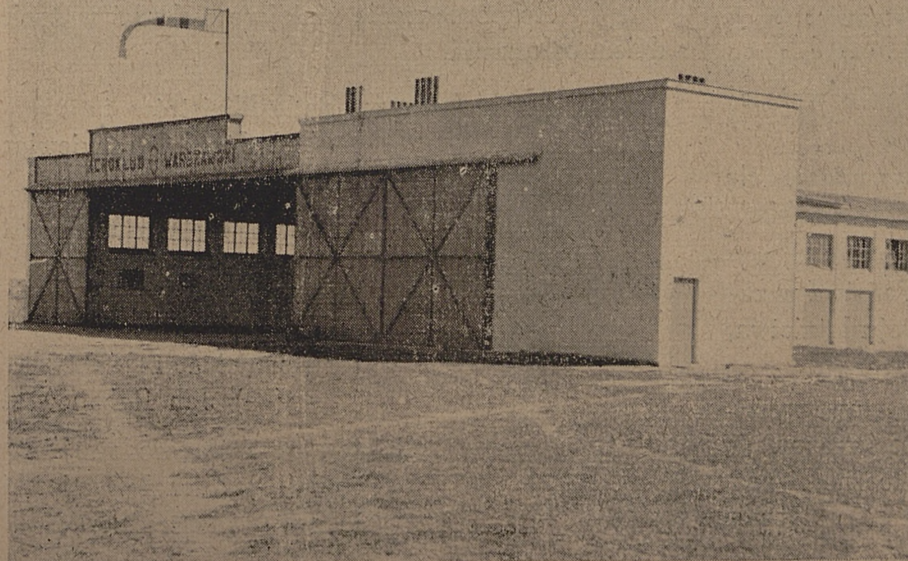
Jeszcze przez pewien czas trwały roboty murarskie, elektrycy montowali oświetlenie, hydraulicy dokręcali rury, ale lotnisko Aeroklubu Warszawskiego tętniło życiem.

W pierwszych dniach lipca hangar został oddany do użytku. Nieskazitelna biel ścian zajaśniała czystą plamą na wspaniałej zieleni lotniska gocławskiego. Pierwszy hangar odbudowany w Warszawie stanął do służby dla dobra polskiego lotnictwa sportowego.

W połowie sierpnia br. rozpoczęto prace przy budowie drugiego hangaru znacznie większego. Prace posuwają się szybko naprzód. Spodziewać się należy, że zgodnie z planem robót, jeszcze w tym roku stanie on pod dachem.

Odbudowuje się lotnicza Warszawa — odbudowuje się w lotniczym tempie.

**(m.).**



# MAŁE LOTNICTWO POLSKI NA ARENIE ŚWIATOWEJ

Modelarstwo lotnicze nosi za granicą słuszną i piękną nazwę — „małe lotnictwo". Być może po pewnym czasie i u nas nazwa ta przyjmie się i zyska sobie prawo obywatelstwa.

Jest ona słuszna, gdyż modelarstwo, aczkolwiek ściśle związane z lotnictwem, jest poważną i odrębną dziedziną, jest sportem, który zaprawia do pracy przyszłych lotników i konstruktorów.

Tak, jak szybownictwo i latanie silnikowe posiada modelarstwo swych „asów", swe zawody i konkursy.

Modelarstwo polskie przed wojną dwa razy występowało na arenie światowej—na zawodach międzynarodowych. Dziś po wojnie, mimo siedmioletniej przerwy, spowodowanej okupacją, małe lotnictwo tak szybko rozwinęło swe skrzydła do lotu, że we wrześniu br. mogliśmy już porównać swe siły z zagranicą.

Na zaproszenie Aeroklubu Belgii, Liga Lotnicza wysłała reprezentację polskiego modelarstwa na Zawody Międzynarodowe do Nivelles (czytaj: Niwell).

Szybko zmontowano ekipę. Nie wystarczyło już czasu na bardziej staranne przygotowanie. Instr. Jan Bury, instr. Bolesław Degler, instr. Seweryn Wosik, modelarz Paweł Elsztein — szybko, lecz starannie zapakowali 16 modeli do dużych skrzyń ze sklejki, nie zapominając o nieodzownym zapasie narzędzi i materiałów modelarskich.

Dnia 11 września, w czwartek — reprezentacja małego lotnictwa Polski wystartowała z Okęcia. Dowodził ekipą — Redaktor, major Przymanowski. Ligę Lotniczą reprezentował Kier. Wydz. Modelarskiego, Jerzy Hejduk.

W godzinach popołudniowych grupa przybyła na lotnisko Le Bourget w Paryżu, a następnego dnia odleciała do Brukseli.

Do Nivelles Polacy przybyli pierwsi, (nawet przed Belgami) punktualnie, o oznaczonym terminie, (dn. 12 bm. godz. 14).

Niestety, udział w zawodach zgłosiły oprócz Polski tylko cztery państwa: Belgia, Francja, Holandia i Włochy. Włosi z niewiadomych przyczyn nie przybyli.

Należy żałować braku modelarzy innych państw, gdyż nie było możności zaznajomienia się z ich osiągnięciami.

Zawody przewidywały cztery konkurencje: szybowcowe wg regulaminu FAI., modele z napędem gumowym wg regulaminu Wakefiell'a, szybowce o rozpiętości 145 — 150 cm, nagroda przechodnia pika Daumerie i modele z napędem spalinowym.

Podkreślić należy duży sukces instr. Wosika, jakim jest zajęcie 3-go miejsca w małych szybowcach.

Brak punktowanego miejsca w konkurencji Wakefield'a usprawiedliwiony jest faktem, że wszyscy zawodnicy zagraniczni startowali na specjalnej gumie angielskiej, która znacznie przewyższa naszą krajową.

Miłą niespodzianką dla nas był fakt, że nasze silniczki spalinowe niewiele ustępowały stosowanym przez Belgów i Francuzów, angielskim i amerykańskim silniczkom fabrycznym. Tylko mała liczebność ekipy i duży czas pracy, jaki miały za sobą polskie silniczki, nie pozwoliły nam na zajęcie czołowych miejsc.

Modele zagraniczne nie reprezentowały jakiejś nadzwyczajnej klasy i przy sumiennej pracy w ciągu zimy i wiosny, będziemy w roku przyszłym całkowicie równorzędnymi konkurentami.

Polska ekipa wyróżniała się specjalnie swym sportowym zachowaniem i pięknie wykonanymi modelami.

Za wykonanie modeli i sportowe zachowanie otrzymaliśmy srebrny puchar, nagrodę największej belgijskiej gazety sportowej „Sport Belgique".

**Od redakcji:** Obszerny, ilustrowany zdjęciami reportaż z zawodów znajdą Czytelnicy w następnym numerze „SiM"-u. **(prz.)**

# Wyciąg z Dziennika Ustaw R. P. Nr 60 z dn. 20. IX 1947

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW
Z DNIA 21 SIERPNIA 1947 R.

o uznaniu „Ligi Lotniczej" za stowarzyszenie wyższej użyteczności i o rozwiązaniu stowarzyszenia „Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej".

Na podstawie art. 46, 47, 51, 55 i 56 prawa o stowarzyszeniach z dnia 27 października 1932 r. (Dz. U. R. P. nr 94, poz. 808) zarządza się co następuje:

§ 1. Stowarzyszenie „Liga Lotnicza" z siedzibą w Warszawie uznaje się za stowarzyszenie wyższej użyteczności.

§ 2. Stowarzyszeniu powyższemu nadaje się statut, który będzie ogłoszony w „Monitorze Polskim".

§ 3. „Lidze Lotniczej" nadaje się przywilej wyłączności działania na obszarze całego Państwa w zakresie wszechstronnego popierania rozwoju lotnictwa, zgodnie z wytycznymi władz państwowych.

§ 4. Równocześnie rozwiązuje się stowarzyszenie „Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej", uznane za stowarzyszenie wyższej użyteczności rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 stycznia 1934 r. (Dz. U. R. P. nr 11, poz. 90).

Majątek stowarzyszenia „Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej" w myśl § 34 jego statutu, przekazuje się „Lidze Lotniczej".

§ 5. Wykonanie rozporządzenia niniejszego porucza się Ministrom: Administracji Publicznej i Ziem Odzyskanych w porozumieniu z Ministrami: Komunikacji i Obrony Narodowej.

§ 6. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów
(—) Józef Cyrankiewicz

Minister Administracji Publicznej
(—) Edward Osóbka-Morawski

Minister Ziem Odzyskanych
(—) Władysław Gomułka

Minister Komunikacji
(—) Jan Rabanowski

Minister Obrony Narodowej
(—) Michał Żymierski
Marszałek Polski

# TYDZIEŃ LIGI LOTNICZEJ

Po wielu miesiącach starań i zabiegów, po okresie niecierpliwego oczekiwania, został zatwierdzony Statut Ligi Lotniczej, jako instytucji wyższej użyteczności publicznej. Zatwierdzenie statutu to przełomowy moment w życiu Ligi. Oficjalne uznanie przez Władze Państwowe pozwoli na podjęcie pracy w terenie, usuwając formalne przeszkody, na które natrafiali entuzjaści lotnictwa, pragnący w miastach prowincjonalnych tworzyć Koła Ligi, zrzeszające młodzież i dorosłych.

Liga Lotnicza, aby mogła podjąć swą pracę, aby mogła udostępnić latanie jak najszerszym masom młodzieży, aby mogła zrealizować hasło — Lotnictwo dla mas — musi stać się organizacją mas.

Społeczeństwo nasze dające niejednokrotnie wyraz swej sympatii i miłości dla lotnictwa, musi zadokumentować swój stosunek do Ligi Lotniczej czynnym udziałem w jej szeregach.

My lotnicy musimy o tym pamiętać, że Liga Lotnicza nie powinna opierać swej egzystencji na ofiarności społeczeństwa przy okazji imprez, organizowanych na rzecz Ligi. Egzystencja Ligi będzie się opierać przede wszystkim na składkach członkowskich. Tą drogą musi Liga uzyskać potrzebne fundusze i to nie małe, gdyż sport lotniczy jest rzeczą kosztowną.

Członkowie Ligi Lotniczej winni się liczyć w miliony, aby przy drobnych składkach indywidualnych, całość urastała do wielkich sum.

Jedyną i właściwą drogą do urzeczywistnienia tego celu jest wciągnięcie możliwie jak najszerszych rzesz społeczeństwa do Ligi.

Liga Lotnicza mając 2—3 milionów członków może zrealizować zakreślony jej statutem plan. A plan ten zawiera niemal całokształt spraw lotniczych. Przewiduje on bowiem utrzymywanie modelarni lotniczych, szkół i ośrodków szybowcowych, szkół lotnictwa motorowego, materialne wspieranie aeroklubów, instytutów badawczych itp. Słowem, Liga Lotnicza, to możność latania dzięki pracy szeregu czynników, ściśle wpływających na to.

Każdy Polak, któremu naprawdę na sercu leży dobro i rozwój naszego lotnictwa, który pragnie bądź to sam, bądź by jego bliscy latali, musi zrozumieć, że rozwój Ligi Lotniczej gwarantuje polskiemu lotnictwu szybką odbudowę i pomyślne horoskopy na przyszłość.

Lotnictwo polskie posiada piękną kartę w historii lotnictwa światowego, ale nie można żyć dniem wczorajszym. Kraj nasz zniszczony wojną szybko dźwiga się w swej odbudowie. Odbudowa naszego lotnictwa wyprzedza niejednokrotnie postępy w innych dziedzinach. Ale to nie dowód, że znajdujemy się na właściwej drodze. Do tej chwili najważniejszą rolę w odbudowie naszego lotnictwa odgrywa Państwo, którego kierownicy rozumiejąc potrzeby lotnictwa nie żałują milionów złotych na ten cel. Jednak należy pamiętać, że Rząd nasz oprócz popierania lotnictwa ma znacznie poważniejsze zadania. Należy w miarę możliwości ulżyć Państwu w Jego ciężarach. Sumy uzyskane ze składek członkowskich wraz z dotacjami państwowymi pozwolą na pomyślny rozwój naszego lotnictwa.

Lotnictwo jest dziedziną umiłowaną przez nasze społeczeństwo. Lotnictwo cieszy się wielką popularnością i spodziewać się należy, że społeczeństwo polskie rozumiejąc w pełni wielką rolę, jaką ma odegrać Liga Lotnicza w odbudowie i rozbudowie naszego lotnictwa pośpieszy z pomocą materialną na rzecz Ligi.

Należy jednak pamiętać, że pomoc ta nie powinna być jednorazowa. Liga Lotnicza musi mieć zapewniony czynny udział całego społeczeństwa w jej szeregach. Dopiero wówczas, gdy niemal każdy obywatel będzie członkiem Ligi Lotniczej, skromne dwudziestozłotowe składki członkowskie uczynią sumy, które pozwolą na rozwinięcie pełnej działalności Ligi Lotniczej.

Wtedy nie trudno będzie realizować szerokie plany uskrzydlenia Narodu.

Rozwój lotnictwa sportowego to nie tylko podniesienie wartości fizycznych i kultury technicznej — to również realizacja niezaspokojnych tęsknot człowieka do latania, to najwspanialsza droga do uszlachetnienia człowieka.

Rzesze lotników sportowych to siła lotnictwa wojskowego. Polskie lotnictwo wojskowe musi być silne. Musi być silne, gdyż pragniemy pokoju tak, jak i wszystkie inne narody świata. Nie pragnie go tylko grupka pokonanych faszystów, marzących o wojnie i koła wielkich kapitalistów.

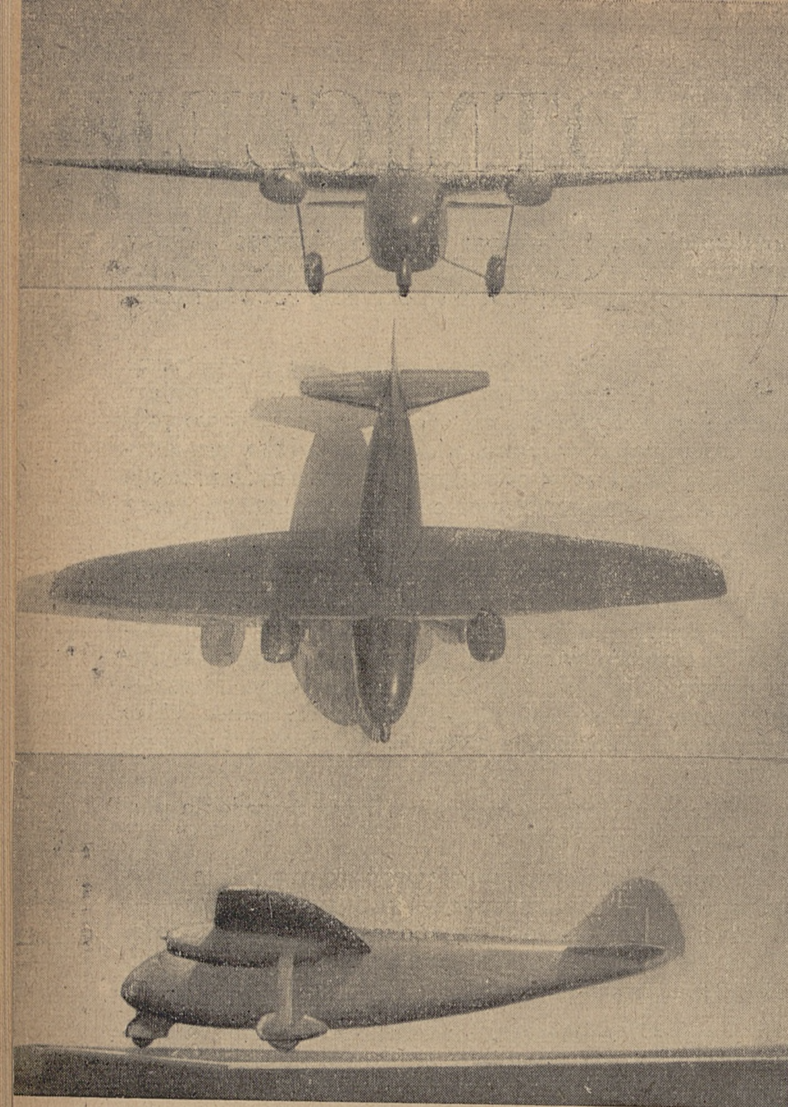
Wierzymy i wiemy dokładnie, że wojna nie wybuchnie. Gwarancją pokoju jest przede wszystkim stanowisko Związku Radzieckiego i wszystkich szarych ludzi całego świata. Jednak, by zachować pokój musimy być silni, musimy posiadać silne lotnictwo.

Silne lotnictwo można stworzyć, mając odpowiednie fundusze. Liga Lotnicza opierając się na wielomilionowej rzeszy członków, może zapewnić te odpowiednie fundusze.

Popierajcie Ligę Lotniczą! Twórzcie koła, wciągajcie na członków Ligi swych znajomych i bliskich, propagujcie ideę Ligi Lotniczej.

Koła Ligi Lotniczej winny powstać wszędzie. W fabrykach, w urzędach, szkołach powszechnych, gimnazjach i liceach. Studenci wyższych uczelni winni być przykładem, a gromadzkie czy gminne Koła powinny być wzorem i dowodem, że zarówno chłop, jak robotnik, czy inteligent pracujący w Odrodzonej Ojczyźnie z równym zapałem i ochotą popierają Ligę Lotniczą, realizatorkę prawdziwie demokratycznego lotnictwa — lotnictwa dla mas.

Tegoroczny „Tydzień Ligi Lotniczej" winien rozpocząć organizację masowego udziału społeczeństwa w szeregach Ligi Lotniczej. Modelarze, szybownicy, lotnicy sportowi i entuzjaści lotnictwa, zakładajcie Koła Ligi Lotniczej!



Poniżej: przedstawiciele węgierskiego Towarzystwa Komunikacji Lotniczej „Masovlet“ z wielkim zainteresowaniem oglądają „Szpaka 4“.



# „Miś" NOWA MASZYNA „KOMUNIKACYJNA

inż. SOŁTYK TADEUSZ

Przed paru laty, w roku 1944, gdy zaczynaliśmy w Lublinie naszą działalność konstrukcyjną i obmyślaliśmy najpilniejsze zadania do wykonania, wyłoniła się potrzeba opracowania w pierwszej kolejności samolotu czteroosobowego — łącznikowego, a następnie dziesięcioosobowego, lekkiego—komunikacyjnego.

Po licznych trudach czteroosobowe „Szpaki“ ujrzały światło dzienne w kilku odmianach. Obecnie przyszła kolej na dziesięcioosobowego „Misia“.

Od początku powzięliśmy nową—jak na ów czas— koncepcję. W komunikacji pasażerskiej królowały wtedy niepodzielnie dolnopłaty. Układ ten miał swoją zaletę. Pozwalał na wykonanie niskiego, a przez to nie tak bardzo ciężkiego podwozia chowanego. Zaletę jednak opłacał niestety przykrymi wadami. Jako całość dolnopłaty były stosunkowo wysokie, przez co wymagały wysokiego hangaru. W większości typów tego rodzaju pasażerowie musieli wykonywać nieprzyjemną wspinaczkę, aby znaleźć się w kabinie, a tam, nawet siedząc przy oknie, widzieli podczas lotu głównie skrzydło, które im zasłaniało ziemię. To była przykra wada, gdyż doświadczenie uczy, że jeśli pasażer zainteresuje się obserwacją przesuwających się pod nim widoków, często „zapomina“ zachorować, nawet przy dosyć burzliwej pogodzie. Te względy narzuciły koncepcję maszyny, która by nie posiadała wymienionych wad: górnopłat dwusilnikowy, podwozie trójkołowe, stałe. Układ górnopłata pozwala na dogodną obserwację ziemi przez pasażerów. Pozwala na takie zbliżenie kadłuba do ziemi, że próg kabiny jest zaledwie około 50 cm nad lotniskiem. To ułatwia pasażerom wsiadanie, a obsłudze załadunek samolotu w wypadku przewozu chorych czy towarów. W tym ostatnim wypadku wielką zaletę ma podwozie trójkołowe, gdyż samolot na ziemi zachowuje ten sam poziom co w locie. Ładunek nie ma tendencji do przesypywania się, chorzy nie są przewracani na swoich noszach.

Słuszność koncepcji potwierdza obecnie praktyka. Obserwujemy coraz to więcej tego rodzaju samolotów budowanych za granicą. Można powiedzieć, że układ ten staje się pewnego rodzaju krzykiem mody.

Widzimy np.: w Rosji: Szcza 2; w Anglii: Wayfarer, Frayghter, Merganser, Ambasador; w USA: Northrop, Pioneer; we Francji: Cormoran i szereg innych.

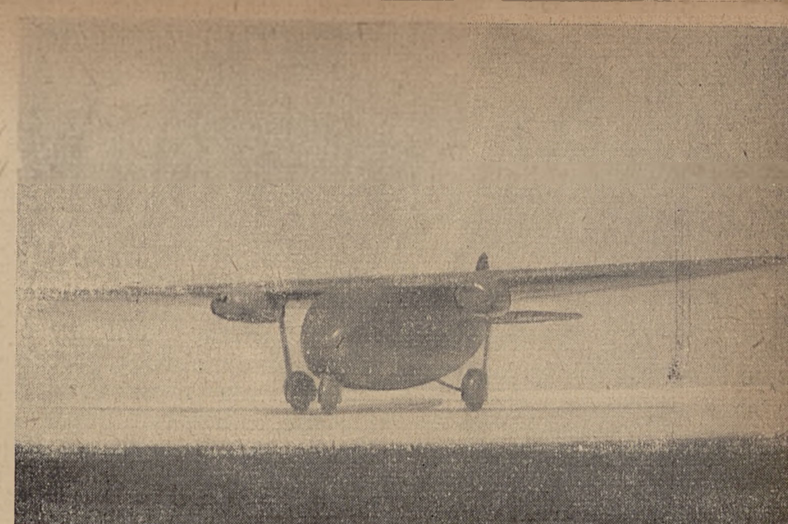
Są to na ogół samoloty większe od „Misia“ i nie oszczędzające mocy silników i benzyny, ale w koncepcji mniej lub więcej do niego zbliżone.

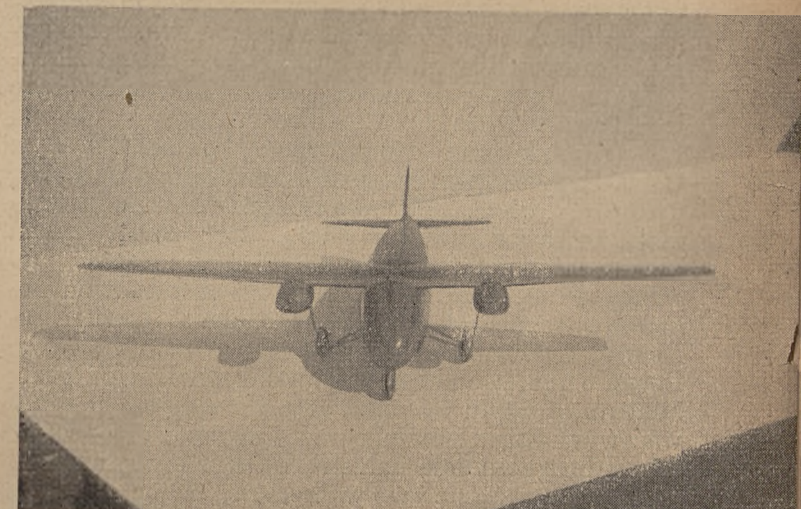
„Miś“, według ustalonych warunków technicznych, ma mieć następujące cechy: dwa silniki chłodzone powietrzem po 240 KM; kadłub stalowy, spawany; skrzydło i usterzenie drewniane. Szybkość przelotowa na 60% mocy — 220 km/godz.

Przy załodze: 2 ludzi obsługi i 8 pasażerów wypada 48 KM na głowę, gdy zagraniczne samoloty komunikacyjne mają zwykle około 100 KM na pasażera, osiągając przy tym nie o wiele większą szybkość przelotową. Działa tu jak wiadomo nieustępliwe prawo pierwiastka trzeciego stopnia z mocy. Przez tak oszczędne użycie mocy, otrzymuje się w „Misiu“ dużą ekonomię lotu, a niewiele mniejsza szybkość nie jest zbyt uciążliwa wobec małych odległości na jakie maszyna jest przeznaczona. (Komunikacja tylko wewnątrz kraju).

Opis ten uzupełnić można wymiarami maszyny: rozpiętość — 16 m, długość — 12 m, powierzchnia nośna — 40 m², waga własna — około 2 000 kg, waga w locie — około 3 000 kg.

Przewiduje się pełne wyposażenie w radio i instrumenty pokładowe.





Na zdjęciu u dołu: goście węgierscy w otoczeniu przedstawicieli PLL „Lot“ dyr. Węgrzeckiego i nacz. Jakubowskiego na tle samolotu Szpak 4. Poniżej: dyr. LWD inż. Sułkowski w rozmowie z przedstawicielami „Masovlet“ dyr. dr Török Istran i dyr. Hanka Henryk.





## WĘGRZY INTERESUJĄ SIĘ POLSKIMI SAMOLOTAMI

Przedstawiciele węgierskiego Towarzystwa Komunikacji Lotniczej „Masovlet“, dyr dr Török Istran oraz dyr Hanka Henryk, którzy przybyli do Polski 11 września br., celem sfinalizowania rokowań związanych z otwarciem linii lotniczej Warszawa — Budapeszt, zainteresowali się produkcją polskiego przemysłu lotniczego.

W związku z tym zwiedzili oni w towarzystwie dyr Węgrzeckiego Lotnicze Warsztaty Doświadczalne w Łodzi. Przybyłym przedstawicielom „Masovletu“, zademonstrowano w powietrzu samoloty „Szpak 4“ i „Żak 1“. Poza tym goście węgierscy zainteresowali się będącym w budowie samolotem komunikacyjnym „Miś“. Samolot „Miś“ budowany z przeznaczeniem dla tzw. „małej komunikacji“, tj. komunikacji na niewielkich odcinkach, dziesięcioosobowy, dwusilnikowy górnopłat, o podwoziu trójkołowym przedstawia dla komunikacji węgierskiej — obiekt o wielkim znaczeniu. Przemysł lotniczy na Węgrzech, praktycznie biorąc, nie istnieje i w związku z tym lotnictwo węgierskie szuka możliwości zaopatrzenia się w sprzęt u sąsiadów. Życzliwość z jaką spotkała się polska delegacja w Budapeszcie, oraz natychmiastowa rewizyta i szybkie realizowanie umowy na otwarcie linii lotniczej Warszawa—Budapeszt (otwarcie linii ma nastąpić piątego października) — wielkie zainteresowanie samolotami polskiej konstrukcji, wszystko to wskazuje, że na Węgrzech otwierają się duże możliwości dla naszego przemysłu lotniczego. (a).

# WALKI NIEEFEKTOWNE

JANUSZ MEISSNER

Dokończenie z nr 38(67).

— Musiałem teraz dzielić uwagę pomiędzy ów samolot, a stanowiska niemieckiej obrony przeciwlotniczej, z których ostrzeliwała mnie artyleria i ciężkie karabiny maszynowe, a przy tym obserwować ruch na kanale i na jego brzegach. Kluczyłem i zbaczałem, lecąc to po prawej, to znów po lewej stronie wąskiego koryta, które rozgałęzia się kilkakrotnie, tworząc po środku szereg wysp, połączonych mostami. Prześlizgnąłem się międzv zaporami ogniowymi baterii nad jeziorem rozlanym szeroko u stóp Oderbergu i obejrzałem się znowu. Ścigający mnie samolot był blisko, ale nie mogłem go zidentyfikować z całą pewnością, bo za nim znów było teraz słońce i kłuło mnie w oczy.

— Przede mną o piętnaście kilometrów była Odra. Zapytałem przez radio: kto leci za mną? Nie było odpowiedzi, ale pomyślałem, że Bobrowski może mieć uszkodzoną stację, więc zmniejszyłem obroty, aby pozwolić mu się zbliżyć. Wtedy wygarnął do mnie ze wszystkiego, co tam miał na pokładzie. Zobaczyłem błyski jego ognia i smugi pocisków, chybiających mego JAK-a o metr lub dwa. Pognało mnie; omal nie urwałem dźwigni od gazu. Miał mnie z tyłu i był blisko. Nie mogłem ryzykować wywrotu, z powodu małej wysokości — znów mi się przypomniała katastrofa Gawriłowa; nie mogłem wdawać się w walkę, nie mając swobody manewru; nie mogłem spróbować ataku w figurach pionowych, bo siedział mi na ogonie i rozniósłby mi maszynę, gdybym bodaj na sekundę odsłonił jej brzuch lub plecy. Pozostały mi drobne uniki i szybkość w locie koszącym tuż nad ziemią.

— Boże, jak ja wtedy wyrywałem! Drzewa, domy, wzgórza — gnały naprzeciw mnie, lub zdawały się nagle wyrastać przede mną. Przepuszczałem je pod skrzydłem wzniesionym w lekkim skręcie, lub przeskakiwałem nad nimi, aby natychmiast przypaść jak najbliżej ziemi. Wypadłem nad Odrę i skręciłem ostro w prawo, w górę jej biegu. Tam urwałem się wreszcie Niemcowi, który albo mnie zgubił, albo po prostu zawrócił.

— Nie mam żadnego powodu, żeby się pysznić tą rejteradą — dodał po chwili porucznik Łazar, — ale nie robię sobie żadnych wyrzutów z jej powodu. Wykonaliśmy zadanie w bardzo trudnych warunkach — Bobrowski przywiózł dobre zdjęcia, ja zaś wszystkie dane, o które chodziło dowództwu. W dodatku — nie daliśmy się zabić trzynastu, czy nawet dziewiętnastu Niemcom, którzy na nas polowali. To chyba dosyć?

— Ja myślę — odrzekłem z przekonaniem.

— I każdy z nas tak myśli — mruknął kapitan Chromy. — Każdy, kto to przeżył, a przynajmniej kto ma o tym jakie takie pojęcie. Ale publiczność... No na przykład taki Czownicki i Bajew. Nad Eberswalde, nad Writzen, nad Hawelą — w każdym locie mieli do czynienia z Focke - Wulffami — bez wyniku. Panu może opowiedzą o tym, bo pan zrozumie, ile wysiłku w to włożyli; ale „na efekt", „na temat" się to nie nadaje.

Spojrzałem w stronę, gdzie siedział porucznik Czownicki. Nie palił, więc nie dostrzegłem jego miłej, inteligentnej twarzy, tylko zarys barczystej sylwetki na tle okna. Nie podjął wątku poruszanej sprawy, ale przypomniałem sobie, co poprzedniego dnia mówił o tym kapitan Bajew, rzucając krótkie, treściwe zdania, jakby szybko odwracał kartki raportów o tych wszystkich „przykryciach", osłonach, zwiadach i towarzyszeniach.

... Atak trzystu samolotów na Writzen w dniu 16 kwietnia roku 1945.

— Wylecieliśmy o jedenastej, a o piętnastej Writzen przestało istnieć. Nas, z Pułku „Warszawa", było dwunastu. Leciałem w parze z Czownickim. Ciągle widzieliśmy Focke - Wulffy, bo ich tam było stale ponad sto dwadzieścia. Ciągle atakowaliśmy lub byliśmy atakowani. Trzeba było bardzo uważać i wróciliśmy obaj bardzo zmęczeni. Tego dnia, w następnym locie zastrzeliłem jednego Niemca...

... Godzinny patrol pary Bajew - Czownicki w rejonie Eberswalde w dniu 24 kwietnia r. 1945.

— Pod koniec patrolu zaatakowały nas cztery Focke - Wulffy. Mieliśmy mało paliwa. Nie można było wdawać się z nimi w walkę, więc tylko raz ostrzelaliśmy ich krótkimi seriami. Ale ich było czterech; nas — dwóch. Długo nie mogliśmy się od nich oderwać, bo odcinali nam drogę powrotną. Skutkiem tego wyszliśmy nad Berlin. (Byłem pierwszy raz nad Berlinem. Wyglądał jak kocioł, w którym smażą się w piekle potępieńcy). Bardzo gęsto do nas tam strzelali, a Focke - Wulffy siedziały nam na karkach. Urwaliśmy się im dopiero koło Frankfurtu i stamtąd wróciliśmy na lotnisko, na ostatnich kroplach benzyny. Źle wtedy było z nami...

... Zwiad nad Berlinem w parze z Czownickim dnia 27 kwietnia 1945 r.

— Był taki dym, że nie mieliśmy czym oddychać. Trzeba było co kilka minut odlecieć w bok, znad miasta, żeby zaczerpnąć świeżego powietrza. Z Messerschmidtami i Focke - Wulffami bawiliśmy się w chowanego, bo o kilkadziesiąt metrów nie było nic widać. Raz po raz jakiś samolot wypadał ze skłębionych nawisów i strzelał do nas. Raz po raz to ja, to Czownicki mieliśmy w celownikach ich kadłuby malowane w czarne i żółte pasy. Z tyłu, z boków, z góry, od spodu — w każdej chwili, z każdej strony odpieraliśmy te nagłe ataki, lub atakowaliśmy sami. Może to nie było w gruncie rzeczy takie bardzo dla nas niebezpieczne, ale bardzo mnie wyczerpał ten zwiad nad berlińskim piekłem...

Tak mówił Bajew, poświęcając kilka zdań każdemu z owych lotów, które i on i Czownicki pamiętają ze wszystkimi szczegółami, z datami, z porą startu i lądowania, ze stopniem zachmurzenia, kierunkiem wiatru i ilością wystrzelonych serii.

Swe wrażenia i przeżycia zamykają w krótkich, jakże banalnych słowach: „Wróciliśmy bardzo zmęczeni" — „Źle wtedy było z nami" — „Trzeba

było bardzo uważać"... Tak, jakby opowiadali o wycieczce w góry, albo o grze w bridża. Nic dziwnego, że „szeroki ogół" nie zdaje sobie sprawy z ich doznań, ze skali napięcia nerwowego, z ich ciężkiego trudu w tych lotach — na podstawie takich relacji. Trzeba samemu je przeżyć, aby móc odtworzyć sobie w wyobraźni całą ich rozpiętość i siłę.

Kapitan Chromy po ostatniej uwadze sondował swym prokuratorskim wzrokiem porucznika Czownickiego, który zresztą zdawał się tego nie dostrzegać. Milczał chwilę, jakby się wahał, czy ma nam wyjawić coś, co nurtowało go widocznie od dłuższego czasu podczas tej dyskusji, aż wreszcie powiedział:

— Moim zdaniem to nie ma nic do rzeczy.

— Co nie ma nic do czego? — zapytał ktoś w mroku.

— To, co się nadaje na „temat", czy też co jest efektowne, nie zawsze zależy od wyniku; od zestrzelenia przeciwnika w walce powietrznej. Na przykład — Gościumiński. Niech pan sam osądzi — zwrócił się do mnie — czy to jest „efektowne".

Wysłuchałem więc jeszcze jednego, pozbawionego pointy opowiadania i podaję je tutaj niemal bez zmian, nie siląc się na ubarwiane surowych faktów. Wydaje mi się, że powinienem je zamieścić w tej książce, choćby ze względu na to, że jest relacją o śmierci jednego z tych ludzi, którzy własną krwią i życiem przypieczętowali krótką lecz bohaterską historię Pułku „Warszawa".

Czownicki opowiadał, że kapitan Bajew prowadził klucz myśliwski z Bydgoszczy na rozpoznanie rejonu Chojnice - Nowy Szczecin. Leciał w parze z Bobrowskim .Drugą parę stanowili porucznik Gabis i podporucznik Gościumiński.

Dzień — 13 lutego — był pochmurny; pułap na ośmiuset metrach. Przelotne opady śnieżne.

Nie wiadomo z jakiego powodu, przed Chojnicami Gościumiński pozostał o 400 metrów z tyłu za swym dowódcą i nie odpowiadał na wezwania. Zapewne zepsuła mu się instalacja radiowa.

Wtem z chmur poza nim spłynęły dwa Messerschmidty i zaczęły wchodzić mu za ogon. Prawdopodobnie ich nie widział. Natomiast dostrzegł je Bobrowski, który oglądał się właśnie za siebie, słysząc jak Gabis nawołuje swego towarzysza. Bobrowski natychmiast usiłował ostrzec Gościumińskiego przez radio o grożącym niebezpieczeństwie, ale na próżno: wszyscy go słyszeli za wyjątkiem zagrożonego.

Gabis skręcił o 180 stopni, biorąc wysokość i zobaczył ostatniego JAK-a, spadającego już w śmiertelnej pice ku ziemi. Za nim gnał Niemiec i prul seriami po kadłubie, aż w końcu wyrwał w górę i znikł w chmurach.

Tymczasem pilot drugiego Messerschmidta, widząc nowego przeciwnika, otworzył ogień na wprost. Gabis ostrzelał go również i związał się z nim w krótkiej walce kołowej, z której tamten wycofał się prawie natychmiast, dociągnąwszy do chmur.

Gabis czekał jeszcze chwilę, zniżył się nad roztrzaskanym JAK-iem Gościumińskiego, pożegnał go ostrym wirażem i poleciał za pierwszą dwójką, aby wykonać zadanie do końca.

— Więc macie walkę, macie zestrzał i — co? — powiedział Czownicki rozkładając ręce. — Chłopak nawet nie wiedział, że ginie. Pewnie dostał pierwszą serię w plecy i skonał, zanim wyrżnął z maszyną o ziemię.

Wszyscy milczeli. Każdy z nich — być może — pomyślał, że sam mógł zginąć podobnie.

Wtem błysło światło żarówek i obszerny pokój stanął w ostrym blasku, wyrwany nagle z mroku, jakby przywrócony do teraźniejszości, od której dotąd oddzielał się wraz z nami. To włargnięcie światła przecięło ostatecznie dalsze wspomnienia. Zaczęliśmy mówić o czymś innym. Dopiero wracając wieczorem do domu myślałem o wszystkich krótkich relacjach bez pointy, których nie pomieściłbym po prostu w ramach tej książki, a z których każda przecież stanowi cząstkę bojowej drogi pułku i rysuje się w czyjejś pamięci niezatartym splotem przeżyć tak silnych, że nie starcza słów dla ich oddania. Może właśnie dlatego oni sami mówią o tych sprawach tak bardzo skromnie i prosto.

---

# MODELARZE JELENIOGÓRSCY

## a II Ogólnopolskie Zawody Modelarskie

Ostatnio wpłynął do naszej Redakcji list od Aeroklubu Jeleniogórskiego, który jest odpowiedzią na zarzut zamieszczony w reportażu z Zawodów Modelarskich w Kobylnicy w stosunku do A. J., iż szkoła modelarska prof. Blarowskiego nie otrzymała od Zarządu dotacji na wyjazd na powyższe zawody.

Z prawdziwą przyjemnością konstatujemy, że Aeroklub Jeleniogórski współpracuje i otacza jak najdalej idącą opieką swoich modelarzy.

Jedynie brak odpowiednich funduszów w tym czasie nie pozwolił na sfinansowanie wyjazdu całej grupy.

Oddajmy jednak głos Zarządowi Aeroklubu Jeleniogórskiego:

„Mija się z prawdą otrzymana przez Redakcję informacja, jakoby A. J. nie udzielił pomocy materialnej Szkole Modelarstwa celem wzięcia udziału w Ogólnopolskich Zawodach Modelarstwa Lotniczego w Kobylnicy pod Poznaniem. Natomiast prawdą jest, że A. J. nie dysponując w tym czasie własnymi funduszami, nie miał możności sfinansowania zbiorowej wycieczki modelarzy jeleniogórskich i wynajęcie na ten cel całego wagonu, jak to pierwotnie projektowano.

Niemniej jednak, chcąc umożliwić szkole wzięcie udziału w zawodach, członkowie Zarządu zebrali między sobą prywatnie kwotę 3 000 zł, przeznaczając ją na delegowanie na zawody kierownika szkoły ob. Blarowskiego i instruktora ob. Szczepaniaka.

Sądzimy, iż w świetle powyższych wyjaśnień, odpaść musi niesłuszna i krzywdząca opinia, że A. J. traktował po macoszemu Szkołę Modelarską, odmawiając jej w decydującym momencie swej pomocy.

Przeciwko takiemu ujmowaniu stosunku A. J. do Szkoły przemawiają ponadto następujące fakty:

1) Szkoła powstała przy bezpośrednim współudziale i wybitnej pomocy ze strony A. J., który od początku jej istnienia otaczał ją najwyższą troską i opieką.

2) A. J. udzielił szkole pomieszczenia w swym lokalu, przy ul. Osóbki-Morawskiego 19, a następnie zdobył dla szkoły lokal fabryczny przy ul. Drzymały Nr 4 i wystarał się dla tejże o środki pieniężne na remonty pomieszczeń w sumie ponad 50 000 zł.

3) Zarząd A. J. w każdej żywotnej sprawie okazywał Szkole zawsze najdalej idące poparcie i pomoc."



2) dr FERR

(ciąg dalszy)

Jeszcze cały czerwiec 1943 roku spędził Bolek w więzieniu w Kaliszu. Upalne lato nie dokuczało wprawdzie za grubymi murami, gdzie w celach zawsze panował chłód, ale bywały dnie, kiedy parne powietrze przed nadchodzącą burzą utrudniało oddech i wywoływało lepiący się, gęsty pot.

Samo więzienie wewnątrz nie było jeszcze najgorsze. Gmach zbudowany za czasów rosyjskich przedstawiał się jako dwupiętrowy czworobok, w którym cele zajmowały jedynie zewnętrzne jego części, podczas gdy w środku pozostawała prostokątna wolna przestrzeń, przypominająca dziedziniec zamczyska, tym więcej, że wokół biegły żelazne balkony na kształt krużganków.

Z zewnątrz budynek więzienny przypominał zamek; zwłaszcza oglądany od strony ogrodu, do którego od dwóch tygodni wychodził Bolek, na pracę ogrodniczą, za namową strażnika górnoślązaka.

Dzięki temu strażnikowi żyło mu się lżej; mógł podczas przerw w pracy rozciągnąć się w krzakach jaśminu i bzu na kępie trawy i patrzeć w jaskrawy błękit nieba, po którym od czasu do czasu przemykały Junkersy i Dorniery.

Dzięki niemu również zdążył porozumieć się z Jankiem i umówić się z nim na rozmowę w Kaliszu, ale rozmowa miała się odbyć dopiero w połowie lipca, tymczasem zaś dopiero czerwiec dobiegał końca.

Nagle 30 czerwca nie wyprowadzono go do codziennej pracy. W celi pojawiło się zaniepokojenie. Towarzysze więzienni chodzili nerwowo z kąta w kąt. Nerwowo zapalali papierosa i nawet nie zachowywali zwykłych ostrożności, jak zasłanianie judasza lub wypuszczanie dymu w rękaw.

Podczas obiadu strażnik--górnoślązak, zdążył mu szepnąć, że wieczorem szykuje się transport i że później przyniesie mu paczkę na drogę.

Jeszcze trzy godziny przeszło w oczekiwaniu, kiedy otwarły się drzwi celi i pojawiła się obiecywana paczka.

Strażnik szepnął: „Chleb trzymaj przy sobie".

W paczce znajdowało się trochę papierosów, spory kawałek chleba i kawałek kiełbasy.

Zaintrygowany słowami strażnika obejrzał dokładnie chleb, ale nic ciekawego nie zauważył, schował go jednak do kieszeni. Kiełbasę oddał jednemu z towarzyszy, papierosy — drugiemu.

O zmroku przed bramą więzienną zawarczał samochód. Szczęknęła brama, znowuż zawarczał samochód i znowu zatrzasnęła się brama. Na dziedzińcu rozpoczął się gwar i krzątanina. Wewnątrz gmachu słychać było stukot podkutych butów o żelazną podłogę krużganków, otwieranie cel, odczytywanie nazwisk, odgłosy wymyślań i bicia.

Zazgrzytał klucz i do celi Bolka wpadło jaskrawe światło elektrycznej lampki.

— „Stansky! Heraus! Stansky Raus!"

Bolek wstał i wyszedł.

Kiełbasa i papierosy zostały wewnątrz. Wprawne ręce żandarma obmacały więźnia, poczuły chleb w kieszeni, ale nie ruszyły go.

Zebrano wszystkich na dziedzińcu więziennym przed „budą", przeliczono i kazano siadać. Dziedziniec oświetlony był reflektorami ze wszystkich stron. Żandarmi usiedli u wyjścia do samochodu z rozpylaczami, gotowymi do strzału. Motor zawarczał. Rozwarła się brama. Wyjechali.

Podróż ulicami miasta trwała do piętnastu minut. Ulice były wymarłe, puste. W żadnym oknie nie było światła. Na dworcu kolejowym wyładowano ich przed towarowymi wagonami, ustawiono w rząd i zaczęto wpędzać do wagonu, w którym było już pełno ludzi. Nie zmieścili się wszyscy. Zostało ich sześciu na końcu, których zamknięto w następnym wagonie i zaryglowano za nimi drzwi.



Kiedy oczy przywykły do ciemności, stwierdzili, że wagon był pusty, a podłoga wysypana wapnem. W jednym kącie umocowana była deska, tworząca coś podobnego do ławki. Pod nią leżał jakiś kawał żelaznego drąga. Przez zakratowane okno, przepuszczające nikłe, czasem ginące światło księżyca, wpadał chłodny powiew. Pociąg ruszył.

Bolek wyciągnął chleb, rozłamał go i nie zdążył podnieść pierwszego kęsa do ust, kiedy palce jego natknęły się na coś chłodnego i twardego.

Był to mocny, harcerski nóż.

Nie chciał tracić czasu, położył się w kącie pod ławką, odgarnął wapno z podłogi i zaczął powoli dłubać deskę w rogu wagonu. Było mu obojętne co inni robili.

Dłubał długo, cierpliwie. Bolały go ręce, bolało całe ciało od niewygodnej pozycji, aż wreszcie z drugiej strony ukazało się światło.

Teraz otwór powiększał się szybko.

Wreszcie towarzysze zainteresowali się jego pracą. Jeden z nich wetknął w zrobiony otwór żelazny drąg, próbując wyłamać deskę. Pomógł mu drugi. Zaczęli pracować na zmianę. Zrobiony otwór wychodził pomiędzy wagony, co pozwalało na większe bezpieczeństwo pracy. Przerywali ją jedynie podczas przejazdów przez stacje, które rozpoznawali wcześniej po nieregularnym stukocie kół i po zwolnionym biegu pociągu. Praca szła już łatwiej. Noc stawała się ciemna. Księżyc znikał na długi okres czasu poza chmurami. Wiał jakiś wilgotny wiatr.

Po jakimś czasie otwór był dostatecznie duży, ażeby można było przez niego się prześlizgnąć.

Bolek wydostał się na zewnątrz. Usiadł na buforze i po raz pierwszy od kilku miesięcy odetchnął pełną piersią. Czekał lasu. Z towarzyszami umówił się, że lepiej będzie, jeżeli każdy będzie skakał osobno, w pewnym odstępie czasu.

Nagle pociąg zaczął zwalniać bieg. Wokoło nie było żadnych zabudowań. Koła stukały równo, miarowo, więc nie mogło być stacji. Bieg pociągu stawał się coraz wolniejszy, zgrzytnęły hamulce, Bolek zachwiał się na buforze. Pociąg stanął.

Szybkim ruchem Bolek znalazł się pod pociągiem i położył się na ziemi.

W dalszym ciągu panowała cisza.

Z daleka doleciał odgłos grzmotu. Potem zaskrzypiały znowu koła; powoli zaczęły się kręcić, coraz szybciej, coraz szybciej; nad Bolkiem przelatywały z hukiem wagony i raptem... cisza... Koniec pociągu!

Leżał nieruchomo jeszcze chwilę.

Wszędzie cicho i pusto. Tylko przed nim iskrzył się parowóz i dudniły głucho koła uciekającego pociągu.

Nie chciał wierzyć, że to wszystko; że już jest wolny...

Jeszcze czekał; dopiero nagła błyskawica wróciła mu przytomność i energię.

Gdy znikła, znalazł się w rowie.

A potem, w świetle nowej, ostrożnie rozejrzał się i w odległości stu metrów spostrzegł las.

(c. d. n.).

# KONKURS NA NAJLEPSZĄ KORESPONDENCJĘ

Celem zorganizowania sieci korespondentów na terenie całego kraju i wzorowego informowania swych Czytelników o wydarzeniach lotniczych — Redakcja Czasopism Lotniczych urządza

KONKURS

na najlepszą korespondencję lotniczą z Tygodnia Ligi Lotniczej, który odbędzie się w czasie:

od 12 do 19 października 1947 r.

WARUNKI KONKURSU:

1) Tematem nadesłanych prac muszą być aktualne lotnicze zdarzenia lokalne, notatki dotyczące spraw życia lotniczego, wzmianki o przebiegu akcji propagandowej w czasie Tygodnia Ligi Lotniczej, organizowanie Kół Ligi Lotniczej, uroczystości w aeroklubach regionalnych, reportaż lub sprawozdanie z imprezy lotniczej itp.

2) Objętość nadesłanej pracy nie powinna przekraczać dwóch stron maszynopisu z odstępem.

3) Termin dostarczenia pracy na konkurs: w punktacji dla Jury, uwzględnia się datę stempla pocztowego. Za wiadomości nadesłane w terminie nie przekraczającym 3 dni od dnia imprezy opisywanej, czy zdarzenia, uczestnik konkursu otrzymuje od 2 do 10 punktów, w zależności od wartości korespondencji. Praca nosząca datę stempla powyżej trzech dni, traci za każdy dzień — do dni siedmiu, po jednym punkcie za dzień. Powyżej tygodnia — po trzy punkty za każdy dzień zwłoki.

4) Początek konkursu: konkurs rozpoczyna się dnia 7 października 1947 r. Zakończenie konkursu — 19 października 1947 r. Prace wysłane po 26 października 1947 r. będą rozpatrywane poza konkursem.

5) Redakcja Czasopism Lotniczych zastrzega sobie wyłączność korzystania z nadesłanych materiałów, gwarantując honorowanie zamieszczonych prac według przyjętych przez Redakcję Czasopism Lotniczych stawek.

6) Nagrody. Redakcja Czasopism Lotniczych przeznacza za najlepsze opracowanie korespondencji trzy nagrody:

I — 3 000 zł; II — 2 000 zł; III — 1 000 zł

oraz dziesięć nagród pocieszenia po 100 zł.

Niezależnie od nagrody prace wydrukowane będą honorowane normalnie.

7) Prace należy przysyłać w kopercie, opatrzonej godłem nadawcy wraz z załączoną drugą kopertą również opatrzoną godłem, wewnątrz której winna znajdować się kartka z podaniem nazwiska i imienia oraz dokładnego adresu nadawcy. Nie wypełnienie tego warunku powoduje przesunięcie pracy poza konkurs.

8) Rozwiązanie konkursu ogłoszone zostanie w Nr 44 SiM-u w listopadzie.

---

# Z Kraju

### ROKOWANIA W SPRAWIE OTWARCIA KOMUNIKACJI LOTNICZEJ POLSKA — BAŁKANY.

W lipcu i sierpniu br. polska delegacja lotnictwa cywilnego odwiedziła stolice państw bałkańskich — Belgrad, Budapeszt. Sofię i Bukareszt. Celem podróży delegacji, w której skład weszli przedstawiciele Dep. Lotn. Cyw. Min. Kom. inż. Madejczyk i radca Uszyński oraz ze strony P.L.L. „Lot“ — jako przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej, dyr. Węgrzecki i nacz. Heiman, było podjęcie pertraktacji z przedstawicielami Rządów: Jugosławii, Bułgarii, Rumunii i Węgier na uruchomienie komunikacji lotniczej między Warszawą a stolicami wyżej wymienionych państw.

W wyniku rozmów przeprowadzonych na miejscu, zawarto umowy na uruchomienie i eksploatację linii lotniczych, które połączą Bałkany z półwyspem Skandynawskim.

W związku z tym P.L.L. „Lot“ przystępują obecnie do uruchomienia następujących linii lotniczych: Warszawa — Budapeszt — Belgrad oraz Warszawa — Bukareszt. Rozpoczęcie regularnej komunikacji nastąpi z chwilą wejścia w życie zimowego rozkładu lotów, co ma nastąpić w pierwszych dniach października br.

Eksploatacja linii ma się odbywać wspólnie z tamtejszymi przedsiębiorstwami lotniczymi — węgierskie „Masovlet“ oraz rumuńskie „Tars“. Samoloty będą kursowały dwa razy tygodniowo, z tym, że raz linia będzie obsługiwana przez P.L.L. „Lot“ raz przez „Masovlet“ lub „Tars“ — zależnie od trasy.

Należy zaznaczyć, że polska delegacja doznała niezwykle serdecznego i miłego przyjęcia ze strony przedstawicieli poszczególnych państw. Tłumaczy się to nie tylko wieloletnimi tradycyjnymi i dobrymi stosunkami, jakie nas łączą z tymi krajami, lecz także rzeczywistą potrzebą nawiązania łączności lotniczej między Warszawą i stolicami państw bałkańskich.

### UDZIAŁ POLSKI W KONFERENCJI I.A.T.A.

W połowie października br. w Rio de Janeiro odbędzie się konferencja Międzynarodowego Towarzystwa Transportu Lotniczego, I.A.T.A. (International Aviation Transport Association). W konferencji wezmą również udział przedstawiciele P.L.L. „Lot“. Reprezentant P.L.L. „Lot“ w Paryżu, p. Makowski.

(a)

* * *

W drugiej połowie miesiąca września br. Aeroklub Białostocki otrzymał 3-ci samolot szkoleniowy typu Po—2. Samolot ten otrzymał znaki rejestracyjne SP—ADY.

* * *

Aeroklub Białostocki (Białystok, ul. Kościelna 1) przeprowadza obecnie trening dla 12-tu pilotów motorowych. Treningi te odbywają się w poniedziałki, środy i piątki. W tych dniach przeprowadza się także loty pasażerskie za opłatą.

(j. k. p.)

* * *

W dniu 18.9. br. Minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski Michał Żymierski przyjął attaché wojskowego i lotniczego Republiki Czechosłowackiej płka Novaka Józefa.

Płk Novak Józef jest pierwszym po wojnie w naszym kraju przedstawicielem wojskowym Czechosłowacji. Przybycie jego i osobiste kontakty z dowódcami Wojska Polskiego są dowodem zacieśniającej się coraz bardziej przyjaźni i współpracy między Polską a Czechami.

### KOMUNIKAT

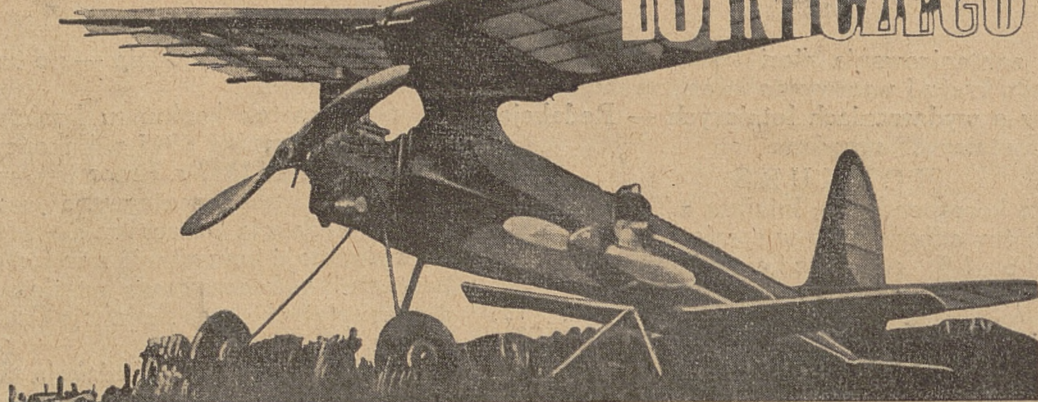
**Wydział Prawa U. W. wznowił, dzięki poparciu Ministerstwa Komunikacji działalność Instytutu Prawa Lotniczego i Zagadnień Gospodarczych Lotnictwa, zlecając jego kierownictwo prof. dr Cezaremu Berezowskiemu i powołując do Rady Instytutu, poza przedstawicielami Ministerstwa Komunikacji i P. L. L. „LOT“, protektora prof. dr St. Zaleskiego, prof. dr M. Jaroszyńskiego, prof. dr Wł. Kozubskiego, prof. St. Janczewskiego.**

**Instytut rozpocznie wykłady w październiku br. Słuchaczami Instytutu mogą być:**

**a) słuchacze 3-go i 4-go roku Wydziału Prawa, b) Doktoranci Wydziału Prawa, c) Funkcjonariusze Państwowi i pracownicy P.L.L. „LOT“, d) Inne osoby pragnące nabyć lub pogłębić wiadomości z zakresu gospodarki lotniczej i Prawa Lotniczego, a które według oceny Dyrektora Instytutu wykażą należyte przygotowanie.**

**Zapisy przyjmuje się w środy, czwartki i piątki w godz. od 17—19 w lokalu Instytutu, ul. Krakowskie Przedmieście Nr 54 (IV piętro, sala G).**

# SZKOŁA MODELARSTWA LOTNICZEGO



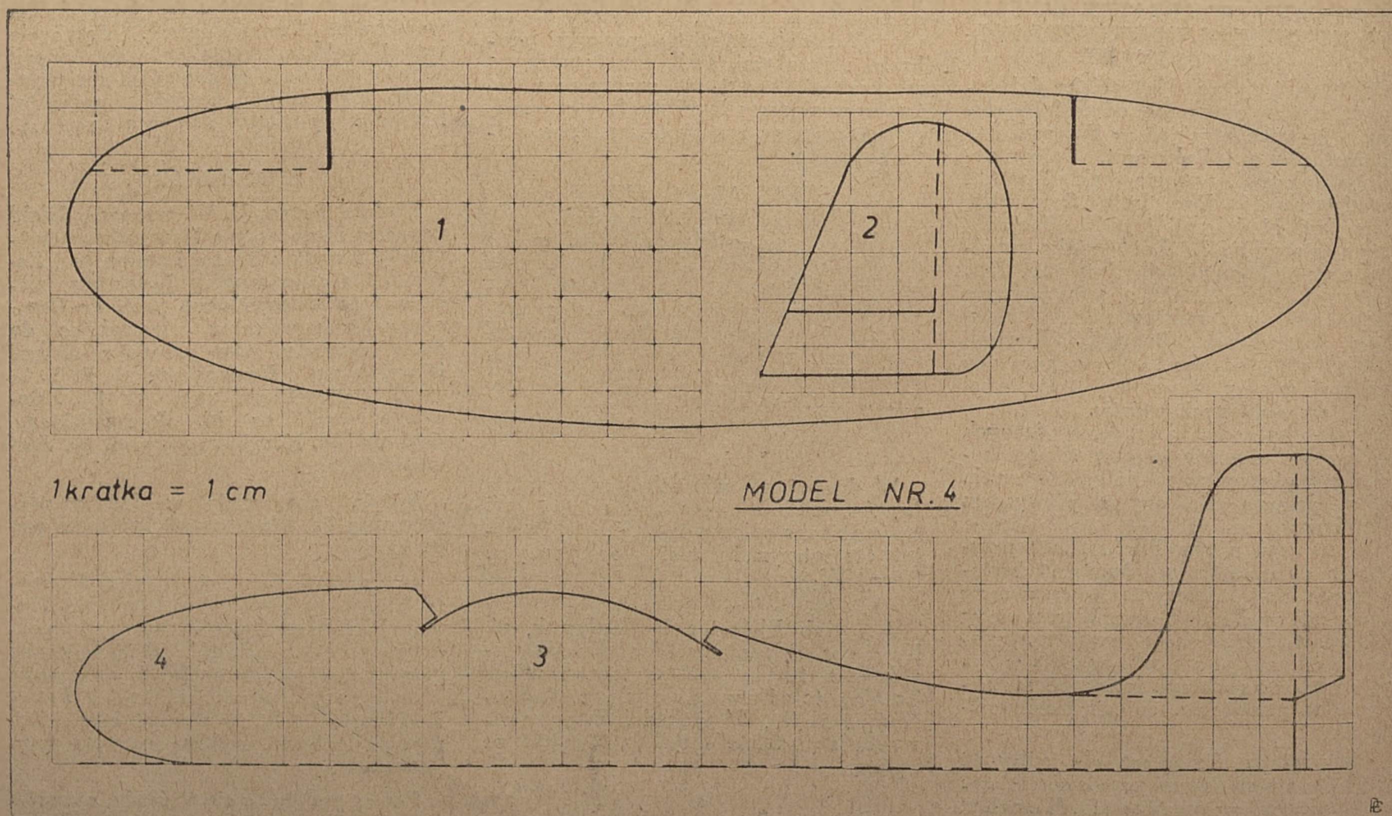
**PAWEŁ ELSZTEIN, chor.**

**V.** SZYBOWIEC NR 4.

W poprzedniej części nauczyliśmy się rysować model podług wymiarów podanych na planie. To była metoda jaką będziemy stale stosowali. Ale w rozdziale tym chcę zaznajomić Czytelnika z inną metodą powiększania rysunku, mianowicie przy pomocy kratki. Na rysunku 7 widzimy wszystkie części modelu narysowane na kratce (1 — skrzydło, 2 — statecznik kierunkowy, 3 — kadłub, 4 — ciężarek, sklejka). Chcąc wykreślić kontury modelu musimy narysować siatkę, której wymiary kratek wynosić muszą jak zaznaczono — 1 cm x 1 cm. Najlepiej wykonać to na arkuszu gotowego kratkowanego papieru, co pozwoli na dokładne odrysowanie. Rysunek rozpoczynamy od skrzydła. Zaznaczamy ołówkiem punkty przecięcia się konturów skrzydła z liniami kratki, zwracając uwagę zarówno na odległości poziome, jak i pionowe. W ten sposób postępując, otrzymamy szereg punktów, które wystarczy połączyć przy pomocy odpowiedniej linijki zwanej krzywikiem, lub też przy pewnej wprawie odręcznie, aby otrzymać powiększony w naturalnej wielkości obrys skrzydła. (Krzywik do wykreślania różnych profilów i zaokrągleń możemy nabyć gotowy, lub też wykonać z 2 mm sklejki). Metoda rysowania na kratce pomoże nam niejednokrotnie przy powiększaniu małych rysunków (np.: do przeniesienia krzywizn kadłuba, skrzydeł czy stateczników).

Model Nr 4, to szybowiec z kartonu o wymiarach dużo większych niż modele poprzednie. Odznacza się również lepszymi wyczynami, a więc dłuższym lotem i zdolnością akrobacji. Kadłub rysuje się na złożonym arkuszu kartonu, przyjmując krawędź zgięcia za oś symetrii, która jest równocześnie osią podłużną kadłuba i po wycięciu odgina się statecznik wysokości wzdłuż linii kreskowanej. Pomiędzy szczelinę w końcu kadłuba wkleja się statecznik kierunkowy (nr 2 na planie). Z przodu kadłuba, przykleja się w środku ciężarek z 2 mm sklejki, według kształtu podanego na części nr 4. Skrzydło osadzone jest we wcięciu kadłuba, które nadaje kształt profilu. Przyskrzydłowa część kadłuba musi być lekko rozchylona (około 25 mm), aby skrzydło leżało możliwie sztywno. Linie kreskowane zaznaczają miejsca zagięcia lotek i sterów do prób akrobacji.

Model tego rodzaju był przed wojną w sprzedaży w ośrodkach propagandy L.O.P.P.-u i cieszył się dużym uznaniem wśród młodych lotników. (c.d.n.)




**WYDAJE:** „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej **Red.:** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** A. Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres redakcji i administracji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4 (róg Królewskiej).
**Adres Kolportażu:** W—wa, Aleje Jerozolimskie Nr 91, (Gmach W.I.G.).

**WARUNKI PRENUMERATY:** miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO: I-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Warszawa, Królewska Nr 2 — **Opłata pocztowa uiszczona gotówką** — B—39302